

**U 50/2013 rd**

**Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (eCall-systemets typgodkännandekrav)**

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 13 juni 2013 till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännandekrav för montering av for-

donsbaserade e-callsystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG (COM (2013) 316 final) samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 18 juli 2013

Bostads- och kommunikationsminister *Pia Viitanen*

Regeringsråd Sanna Ruuskanen

**KOMMUNIKATIONSMINISTERIET****PROMEMORIA  
EU/2013/1185****EUROPEISKA KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS  
OCH RÅDETS FÖRORDNING OM TYPGODKÄNNANDEKRAV FÖR MONTE-  
RING AV FORDONSBASERADE e-CALLSYSTEM OCH OM ÄNDRING AV DI-  
REKTIV 2007/46/EG (COM (2013) 316 FINAL)****1 Allmänt**

Europeiska kommissionen antog den 13 juni 2013 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännandekrav för montering av fordonsbaserade e-callsystem och om ändring av direktiv 2007/46/EG.

Med e-callsystem avses ett system som monteras i fordon och som aktiveras automatiskt när fordonet råkat ut för en allvarlig olycka. Tjänsten tar via ett trådlöst mobiltelefonnät kontakt med den närmaste larmcentralen och överför uppgifter till centralen om bl.a. olycksplatsen. Systemet upprättar dessutom en 112-baserad ljudkanal mellan de personer som befinner sig i fordonet och en larmcentral. Tjänsten kan också vid behov aktiveras manuellt. Systemet skiljer sig från kommersiella tjänster genom att det kontaktar jourhavande på larmcentralen direkt i stället för märkesbundna, kommersiella säkerhetstjänster.

Kommissionen har föreslagit en förordning som gäller typgodkännandekrav för införande av ett e-callsystem så att interoperabla och kontinuerliga tjänster kan säkerställas överallt i Europa. Ett obligatoriskt införande av e-call skulle också göra tjänsten tillgänglig för alla. E-callsystemet blir obligatoriskt i nya person- och paketbilar (fordon i kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>) från och med den 1 oktober 2015. Bestämmelsen gäller enbart nya fordonstyper.

**2 Bakgrund till och målsättning  
med förslaget**

Kommissionens förslag till förordning som behandlas nu är en del av en rad EU-rättsakter för att e-call till nödnumret 112 ska

vara infört senast den 1 oktober 2015. De andra rättsakter som hänger ihop med e-call är kommissionens rekommendation 2011/750/EU av den 8 september 2011 om stöd för en EU-omfattande eCall-tjänst i elektroniska kommunikationsnät för överföring av 112-samtal från fordon (så kallade eCalls), kommissionens delegerade förordning (EU) nr 305/2013 av den 26 november 2012 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall samt kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets beslut av den 13 juni 2013 om införande av ett interoperabelt EU-omfattande eCall (COM(2013) 315 final).

I vägtrafiken i EU:s olika medlemsstater görs mer än 100 miljoner resor om året, och antalet resor ökar ytterligare. Trafiksäkerheten är en mycket viktig fråga i hela EU.

Genom kommissionens förslag till förordning införs i nya person- och paketbilar i EU de minimifunktioner som krävs för att räddningstjänsterna ska kunna hantera nödsamtal på ett fullgott sätt. Information om olyckan förmedlas omedelbart till räddningsmyndigheterna och hjälpen kommer snabbare till olycksplatsen, vilket minskar antalet dödsolyckor och allvarsgraden i de personskador som orsakas av trafikolyckor. Ett obligatoriskt införande av e-call skulle göra tjänsten tillgänglig för alla, och därigenom bidra till att minska mänskligt lidande och få ned hälso- och sjukvårdskostnader och andra kostnader.

Införande av e-call underlättar även trafikledningen, när information om en olycka förmedlas till larmcentralerna utan dröjsmål och informationen därifrån kan förmedlas vidare till ansvariga trafikledningscentraler. På

detta sätt kan andra trafikanter omedelbart varnas för olyckan och på detta sätt kan följdolyckor förhindras. Genom att snabbt informera om olyckor är det även möjligt att minska trafikstockningar till följd av olyckor.

Genom att använda gemensamma standarder för en alleuropeisk e-calltjänst, som fastställts av de europeiska standardiseringsorganisationerna CEN och ETSI, garanteras systemens tekniska interoperabilitet och tjänstekontinuiteten överallt i Europa. Tjänsten skulle således vara tillgänglig även när man kör från en medlemsstat till en annan. Genom de enhetliga krav och standarder som framställs i kommissionens förslag till förordning garanteras effektiva räddningstjänster överallt i Europa och samtidigt undviks fragmentering av marknaderna.

Inom EU används ett heltäckande typgodkännandesystem för motorfordon, som har införts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, nedan *ramdirektivet*. För att garantera en hög nivå på trafiksäkerheten i hela EU har de tekniska kraven på typgodkännande redan nu harmoniserats i fråga om många säkerhets- och miljöaspekter. För att typgodkännande av e-callsystemet ska genomföras görs nödvändiga tillägg och ändringar i *ramdirektivet*.

### 3 Förslagets huvudsakliga innehåll

I *artikel 1* i förslaget konstateras att det i förordningen fastställs tekniska krav för EG-typgodkännande av fordon med avseende på fordonsbaserade e-callsystem. Enligt *artikel 2* i förslaget är förordningen tillämplig på fordon i kategorierna M<sub>1</sub> och N<sub>1</sub> (person- och paketbilar).

I *artikel 3* i förslaget ingår definitioner. Enligt *artikeln* avses med fordonsbaserat e-callsystem ett system som aktiveras antingen automatiskt genom sensorer i fordonet eller manuellt, och som via trådlösa mobiltelenät överför en standardiserad minimiuppsättning uppgifter och upprättar en 112-baserad ljudkanal mellan de personer som befinner sig i

fordonet och en larmcentral. I *artikeln* konstateras vidare att med fordonsbaserat system avses utrustning i fordonet tillsammans med sätt att utlösa, hantera och verkställa e-callöverföringen via ett allmänt trådlöst mobiltelenät mellan fordonet och ett sätt att genomföra e-calltjänsten via ett allmänt trådlöst mobiltelenät.

I *artikel 4* i förslaget till förordning föreskrivs att tillverkarnas allmänna skyldigheter är att bevisa att alla nya fordonstyper som avses i *artikel 2* är försedda med ett fordonsbaserat e-callsystem som avses i rättsakterna.

I *artikel 5* finns bestämmelser om tillverkarnas särskilda skyldigheter. Enligt *artikeln* ska tillverkarna se till att alla deras nya fordonstyper tillverkas och godkänns i enlighet med kraven i förordningen och i de delegerade akter som antas i enlighet med den. Gällande de särskilda skyldigheterna konstateras dessutom bl.a. att tillverkarna ska visa att ett e-callmeddelande utlöses automatiskt i händelse av en allvarlig olycka på unionens territorium och att det också kan inledas manuellt. Fordonsbaserade e-callsystem ska vara kompatibla med positionsbestämningstjänster från satellitnavigeringssystem, och bara sådana fordonsbaserade e-callsystem som kan provas får godtas vid typgodkännandet. Fordonsbaserade e-callsystem ska vara tillgängliga kostnadsfritt och utan diskriminering för alla oberoende aktörer, åtminstone för reparations- och underhållsändamål. I *artikeln* föreskrivs dessutom att kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter för att fastställa närmare tekniska krav och provningar för typgodkännande av fordonsbaserade e-callsystem. Kommissionen får även befogenheter att anta delegerade rättsakter som ändrar *ramdirektivet*. De tekniska krav och provningar som kommissionen fastställer ska bygga på lämpliga tekniska standarder.

I *artikel 6* i förslaget föreskrivs om personlig integritet och skydd av personuppgifter. Enligt *artikeln* ska tillverkarna beakta Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och

integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktivet om integritet och elektronisk kommunikation). I enlighet med nämnda rättsakter ska tillverkarna se till att fordon som är utrustade med e-callsystem inte är spårbara och inte spåras kontinuerligt i normalt driftsläge med avseende på e-call. Integritetsstärkande teknik ska byggas in i e-callsystemet för att ge användarna önskat skydd av den personliga integriteten. I systemet ska dessutom byggas in integritetsstärkande teknik för att ge användarna skydd mot övervakning och missbruk. Tjänsten får endast skicka sådan information som krävs för en lämplig hantering av nödsamtal och tillverkarna ska se till att e-callanvändare förses med tydlig, fullständig information om behandling av uppgifter i systemet. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter om närmare föreskrifter om ovan angivna krav och ovan angivna tekniker.

I artikel 7 i förslaget föreskrivs om medlemsstaternas skyldighet att bara bevilja EG-typgodkännande med avseende på fordonbaserade e-callsystem av nya fordonstyper som uppfyller kraven i förordningen och i delegerade akter som antas i enlighet med den.

I artikel 8 föreskrivs om undantag. Enligt artikeln får kommissionen undanta vissa fordon eller klasser av fordon i kategorierna M1 ja N1 från skyldigheten att montera e-callsystem i fordon, om det, efter en kostnadsnyttoanalys som utförts och med beaktande av alla relevanta säkerhetsaspekter, visar sig olämpligt för fordonet eller klassen av fordon att kräva sådana system. Kommissionen kan anta delegerade akter för att ange sådana undantag. Undantagen ska omfatta främst fordon för särskilda ändamål eller fordon utan krockkudde, och vara begränsade till antalet. Enligt bilagan till förslaget ska kravet på montering av systemet inte tillämpas vid typgodkännande av små serier enligt artikel 22 i ramdirektivet.

I artikel 9 i förslaget ges till kommissionen befogenhet att tills vidare anta delegerade akter till de delar som avses i artiklarna 5, 6 och 8. Europaparlamentet eller rådet får när som helst återkalla delegeringen av befogenheter till kommissionen. En delegerad akt som antas av kommissionen träder i kraft om varken

Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet.

Med stöd av artikel 10 i förslaget ska medlemsstaterna fastställa regler för påföljder som ska tillämpas på tillverkarnas överträdelser enligt förordningen. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. De typer av överträdelser som ska förenas med påföljder ska vara t.ex. lämnande av oriktiga uppgifter under godkännandeförfarandena eller de förfaranden som leder till ett återtagande, förfalskning av provningsresultat för typgodkännande och undanhållande av uppgifter eller tekniska anvisningar som skulle kunna leda till återtagande eller återkallande av typgodkännande.

I artikel 11 i förslaget konstateras de bilagor till ramdirektivet som ska ändras med anledning av förslaget till förordning. Bestämmelser om detaljerade ändringar finns i bilagan till förslaget till förordning.

Enligt artikel 12 i förslaget träder förordningen i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts och den ska tillämpas från och med den 1 oktober 2015.

## 4 Konsekvenser i Finland

### 4.1 Konsekvenser för lagstiftningen

Tillhandahållande av korrekt, tillförlitlig positionsbestämning är en viktig del av en ändamålsenlig drift av fordonbaserade e-callsystem. Positionsbestämning är personuppgift enligt personuppgiftslagen när den kan kopplas ihop med en fysisk person. Enligt grundlagens 2 kap. 10 § utfärdas bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Eftersom det i kommissionens förslag är fråga om en förordning, träder rättsakten omedelbart i kraft i medlemsstaterna och den förutsätter inte separat nationell lagstiftning. Vid den fortsatta beredningen av ärendet bör man dock iaktta kraven på skydd av privatlivet och personuppgifter och se över deras förenlighet med bestämmelserna i den nationella personuppgiftslagen och lagen om dataskydd vid elektronisk kommunikation.

Enligt förslaget till förordning ska medlemsstaterna föreskriva om effektiva påföljder som tillämpas på tillverkare som bryter mot bestämmelserna i eCall-förordningen. I Finland föreskrivs om fordonsförseelser i 96 § i fordonslagen. I den fortsatta beredningen av ärendet bör man ge akt på att bötesstraff enligt fordonslagen är en tillräckligt effektiv påföljd för tillverkarna. I vissa fall, t.ex. vid förfälskning av dokument, kan det dessutom bli aktuellt med direkt tillämpning av strafflagen.

Ärendet hör med stöd av 4 kap. 18 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) till Ålands lagstiftningsbehörighet.

#### 4.2 Administrativa konsekvenser

De flesta av skyldigheterna i förordningen gäller biltillverkarna. Nationella myndigheter åläggs att bevilja EG-typgodkännande av nya fordonstyper med avseende på fordonsbaserade e-callsystem. I Finland är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet, men eftersom det i Finland inte just alls finns biltillverkningsindustri som tillverkar nya fordonstyper, bedöms förslaget till förordning inte ha några betydande administrativa konsekvenser.

#### 4.3 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Kommissionen bedömer att e-callsystemet kommer att ha positiva effekter på trafiksäkerheten.

Varje minut är viktig för att rädda liv och lindra skador när räddningstjänster larmas till en trafikolycka. E-callutrustning larmar räddningstjänster omedelbart, även om föraren eller passageraren är medvetlös eller av andra skäl inte kan ringa. Tack vare detta kommer räddningsmanskap cirka 40 % snabbare till olycksplatsen i stadsområden och 50 % snabbare i glesbygdsområden. Om hjälpen snabbt kommer till olycksplatsen minskar antalet dödsoffer och allvarliga skador. Den nytta som förslaget medför kan betraktas som uppenbar även i finska förhållanden.

#### 4.4 Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna ändringarna höjer i viss mån kostnaderna för att tillverka nya bilar. Förändringen i konsumentpriserna skulle dock sannolikt vara ytterst liten, eftersom den teknik som används i utrustningen i huvudsak redan används i olika kommunikationsapplikationer, och att massproducera den är inte dyrt. När det gäller driften av systemen kan man dessutom i stor utsträckning utnyttja den teknik som redan finns i bilar, t.ex. teknik som hör till säkerhetsutrustningen. Vid typgodkännandeprovningar av utrustningen kan man förmodligen utnyttja krocktester som redan nu är obligatoriska för bilar.

#### 5 Den rättsliga grunden och subsidiaritetsprincipen i enlighet med EU-rätten

Den rättsliga grunden för förslaget är fördraget om Europeiska unionens funktionsätt, särskilt artikel 114. Förordningen antas i EU med iakttagande av det ordinarie lagstiftningsförfarandet och detta kräver beslut med kvalificerad majoritet. Statsrådet anser att den rättsliga grunden för förslaget är korrekt. Statsrådet anser också att e-calltjänsterna inte på ett tillräckligt sätt kan uppnå interoperabilitet och kontinuitet genom enskilda medlemsstaters åtgärder, utan det behövs åtgärder på EU-nivå för att målen ska fullföljas. Förslaget är också förenligt med subsidiaritetsprincipen.

#### 6 Behandling av förslaget i Finland och i EU:s institutioner

Kommunikationsministeriet har begärt utlåtanden om kommissionens förslag till förordning av inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Kommunikationsverket, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Bilbranschens Centralförbund rf och Bilimportörerna rf. Utlåtanden lämnades in av Bilbranschens Centralförbund rf, Kommunikationsverket och social- och hälsovårdsministeriet.

Bilbranschens Centralförbund ansåg i sitt utlåtande att kommissionens förslag kan understödjas och att e-call är en särskilt önskvärd service för konsumenterna. Centralför-

bundet ansåg det vara viktigt att man vid beredningen av ärendet beaktar de intelligenta transportsystemens större behov och möjligheter i framtiden. Utöver det e-callsystem som avses i kommissionens förslag bör det bli tillåtet att i fordon montera motsvarande utrustning eller sådan utrustning som klarar av mer sofistikerade tjänster och som i framtiden på ett bredare plan kan betjäna konsumenterna. Andra lösningar och tjänster för intelligenta transportsystem bör samtidigt främjas effektivt.

Kommunikationsverket förde i sitt utlåtande fram att e-call i kommissionens förslag uppskattas ha full täckning år 2033. Tjänsten har för närvarande dock specificerats på ett sådant sätt att den fungerar endast i 2G/3G-näten. Med beaktande av den snabba utvecklingen inom kommunikationsnäten är det sannolikt att nämnda nät inte längre används år 2033, åtminstone inte i nuvarande utsträckning. När ny teknik införs i kommunikationsnäten kommer detta i fortsättningen att kräva ändringar av fordonssystemen, mobiltelenäten och nödcentralsystemen, vilket bör beaktas i EU-dokumentet. Det måste vara möjligt att uppdatera dokumenten till denna del.

Social- och hälsovårdsministeriet ansåg i sitt utlåtande att det är viktigt att införandet av nödcentralernas informationssystem kan säkerställas innan e-callsystemet träder i kraft.

Utkastet till U-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande i trafiksektionen vid kommittén för EU-ärenden. Ingen har motsatt sig förslaget.

Behandlingen av förslaget har inte ännu inletts i EU-institutionerna.

## 7 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder trafiksäkerhetsmålen i kommissionens förslag. Det är klart att förbättrandet av trafiksäkerheten är ett viktigt

nationellt intresse. Dödsolyckor i trafiken och skador till följd av trafikolyckor orsakar i Finland inte bara många personliga tragedier utan också betydande kostnader för samhället. Genom det föreslagna e-callsystemet kan räddningstjänsterna effektiviseras och första hjälpen förbättras, vilket bidrar till att minska antalet dödsoffer och allvarsgraden i de skador som orsakats av trafikolyckor. Införandet av systemet bidrar till att minska mänskligt lidande och att få ned hälso- och sjukvårdskostnaderna och övriga kostnader.

Statsrådet anser att ett obligatoriskt införande av e-callsystemet i nya fordonstyper är befogat i syfte att säkerställa att tjänsten ska vara tillgänglig för alla medborgare. Gemensamma tekniska standarder medför att man även undviker fragmentering av marknaderna och garanterar tjänsternas interoperabilitet på hela EU:s territorium. Vid den fortsatta behandlingen av ärendet är det dock skäl att säkerställa att obligatorisk montering av e-callsystem i fordon inte på ett omotiverat sätt begränsar biltillverkarnas eller andra oberoende aktörers möjlighet att dessutom erbjuda motsvarande utrustning eller sådan utrustning som klarar av mer sofistikerade tjänster och som fungerar parallellt med e-calltjänsten eller med den som utgångspunkt. Också kommunikationsnätets snabba utveckling bör beaktas i den fortsatta beredningen. Den rättsliga ramen ska vara smidig, eftersom införandet av ny teknik i kommunikationsnäten i fortsättningen kommer att förutsätta ändringar i fordonssystemen, mobiltelenäten och nödcentralsystemen.

Tillhandahållande av korrekt, tillförlitlig positionsbestämning är en viktig del av en ändamålsenlig drift av fordonsbaserade e-callsystem. Med beaktande av positionsbestämningens karaktär anser statsrådet det vara viktigt att användarnas integritet beaktas på behörigt sätt i de krav och tekniska standarder som uppställs för systemet.